ARIPI ROMÂNEȘTI

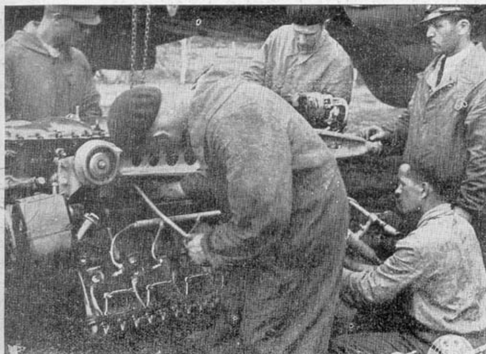


Director, C-dor a
AL. DEMETR

(177)

VÂNĂTORUL ROMÂNESC ÎN ATAC

NUL I, Nr. 8
FEBRUARIE 1943

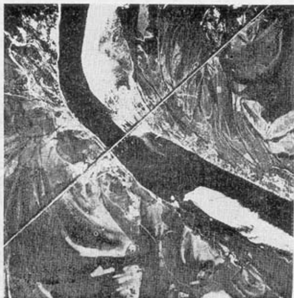


1. In atelierele aviației se revizuesc motoarele.
2. O gară rusească sub focul bombelor românești.
3. Aviația sanitară își face datoria în primele linii.
4. Rezultatul unei misiuni de recunoaștere.



Autorul coperții din față din numărul acesta este domnul Romulus Voinescu, elev în cl. VII-a a liceului din Brăila.





(3) (179)

EROII DELA STALINGRAD

ÎN ziua de 2 Februarie—Intâmpinarea Domnului—s'a încheiat măreața epopee dela Stalingrad, gigantica luptă dintre David și Goliatul bolșevic, lupta dintre un corp de armată german și 2 divizii române contra puhoiului rusesc — în forță de 6 corpuri de armată — care s'a isbit cu toată înverșunarea timp de 2 luni, măcinându-se aproape total până să isbutească recucerirea ruinelor marelui oraș.

Eroii apărători — dela un mareșal până la ultimul soldat — germani, români, croați, au stat neclintiți și strâns uniți în jurul drapelelor țărilor pentru care luptau, rezistând dincolo de extrema limită lumească, fără murmur, într'o disciplină de oțel și în condițiuni de extraordinare privațiuni de tot felul, trăgând ultimul lor cartuș în năvala copleșitoare bolșevică.

Sacrificiul lor, atât de util luptelor ce se desfășurau mult departe de ei, va rămâne în istoria formidabilei cruciade și a tuturor popoarelor, exemplul celui mai înalt patriotism, al abnegației și devotamentului pentru neam și civilizație.

Pentru noi Românii, eroismul fără de seamăn al ostașilor noștri, disciplina și admirabila lor voință de a rezista până la unul alături de șefii, camarazii și aliații lor, reprezintă afirmarea strălucită și categorică a minunatelor însușiri ale unui întreg neam, pe care *nimic* și *nimeni* nu-l va clinti din hotărîrea dârză de a învinge pentru totdeauna pe unul din dușmanii lui de veacuri!

Măreția rezistenței înverșunate a Eroilor dela Stalingrad rămâne, în sufletele noastre și ale generațiilor ce vor veni, într'o permanentă actualitate. Sacrificiul, demnitatea, disciplina, încrederea în șefi și bravura pe care ei le-au dovedit luptând acolo, ne este o moștenire sfântă — îndemn și încredere în viitorul Țării — ce nu se poate uita și care va fi veșnic slăvită!

AL. DEMETRESCU

DIN PROMOȚIA 1941 - 10 MAI ↗ ENESCU DUMITRU FIROESCU TITUS MUREȘANU LIVIU NACHIRNEAC NICOLAE PAULIAN ROZARIU CONSTANTIN





COLABORATORUL NOSTRU, D-L J. M. DELA ALDEA — ATAȘATUL DE PRESĂ AL SPANIEI IN ROMANIA — INTORS PROASPĂT DE PE FRONTUL RUS ȘI SEMNĂTURILE CAMARAZILOR SPANIOLI, ROMANI ȘI GERMANI



Instalarea la posturi (S.M.P.-P.K.)



Vânători români în alarmă (S.M.P.)



Hidroavionul românesc decolând (S.M.P.)

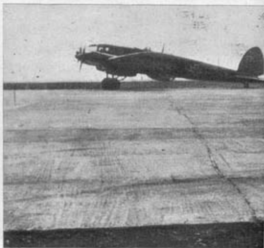
ARIPI ROMANESTI în LUPTĂ



Avioanele de recunoaștere românești gata de a intra în acțiune la orice clipă (S.M.P.-P.K.)



Donald rățoiul, mascota unei formațiuni de vână-






Regresa de
frente
la 2.ª
escuadrilla
de la
División
Azul

El jefe de la escuadrilla, comandante Salvador, es recibido en Madrid por su familia.

↑
Maiorul Salvator, comandantul „Esca lei Albastre" în concediu, în Pat

Un echipaj „tare" dela bombardam
(S.M..

Echipat de iarnă, un sburător ron dela vânătoare.
(S.M.P.-Petre Ste
↓





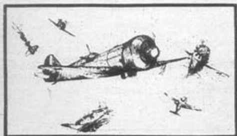
↑
Intoarcere din misiune.
(S.M.P.)





← **Starterul dând liber la sbor.**
(S.M.P.)







Cronica războiului aerian

de ROMULUS SEIȘANU

— Operațiunile aviației între 1 — 15 Februarie 1943 —

ACTIVITATEA aviației în zona frontului oriental european, ca și în zona din spatele frontului acestuia, a fost și în primele două săptămâni ale lunii Februarie influențată de condițiile caracteristice iernii rusești: frig intens, mai cu seamă la altitudinile mari, viscole puternice în stepe sub forma unor uragane de zăpadă; ceață deasă și întinsă pe spații imense, care a mascat obiectivele militare și a redus la zero vizibilitatea; iar în sectorul cel mai septentrional — Laponia — fenomenele nopții polare puțin favorabile zborurilor deasupra tundrei poleită de ghiață.

Frigul intens devine extrem de agresiv și primejdios când invadează păturile de sus ale atmosferei și este întovărășit cu depresiunea atmosferică.

In această chestiune fiziologul francez, prof. Léon Binet, a făcut următoarele observații într'un studiu publicat în 1940: „Un factor extern foarte temut de aviatori, ca și de alpiniști, în lupta lor împotriva frigului este depresiunea barometrică ce slăbește reacțiunile organismului. Asociat cu frigul puternic în zborurile la altitudini mari, acest factor extern sporește efectele sale primejdioase.

Școala din Belgrade a demonstrat, că turburările provocate în zona frigului intens de presiunea barometrică se manifestă mai întâi prin turburările „termoregulației". Numai dacă organismul este protejat împotriva frigului în așa condiții în cât el să poată a-și menține temperatura prin producția sa calorifică, turburările nu apar decât la depresiunile puternice corespunzând unei altitudini de aproape 6000 m."

In urma experiențelor făcute în cursul campaniei grele din iarna cumplită a anului trecut, organele tehnice ale aviației germane au aplicat anumite măsuri spre a micșora efectele agresiunii frigului și a depresiunii barometrice, asigurând astfel protecția aviatorilor.

In luptele grele de apărare ce le-au susținut trupele germane și aliate în focarele principale din sectorul de sud, — nord de Kursk, în jurul Harkovului, în regiunea Donețului și în aceea a Cubanului, unde s'a format capul de pod între peninsula Taman și Cubanul inferior — ca și din sectorul de nord — zona încercuită Leningrad, sectorul Volkov — sud lacul Ladoga și regiunea dela sud-est de lacul Ilmen — aviația germană a luat o parte importantă și a activat chiar în zilele când temperatura a fost defavorabilă.



Au venit scrisori din țară la o escadrilă pe front (S. M. P. — Stoicuță I.)

Formațiuni de avioane de vânătoare au provocat la luptă forțele aeriene sovietice în cursul marei ofensive inamice de la sud și au doborît numeroase aparate.

In deosebi s'a distins în aceste angajamente divizia a 15-a de aviație germană, care a pricinuit inamicului pierderi grele în oameni, materiale și arme.

Aviația română a intervenit și ea în gigantica bătălie de iarnă și a îndeplinit



Un grup de aviatori români și germani, pe front (S. M. P.)



Un echipaj călit în bătăliile aeriene din est: Slt. av. Rădulescu Ioan și Slt. av. Dinu (S. M. P.)

cu succes misiunile sale, chiar în situațiile cele mai defavorabile. Atât personalul navigant și ne-navigant, cât și aparatele, au fost supuse la grele încercări din cauza gheții, a ninsorii și a frigului. Contingentele de aprovizionare ale Luftwaffe-lui au făcut și ele față acelorași dificultăți, căci ele au fost nevoite să transporte munițiile, carburanții și piesele de schimb pe drumuri înzăpezite.

Intregul personal al escadrilelor de recunoaștere, al unităților de vânătoare și de luptă, ca și al formațiunilor de transport a desfășurat sforțări excepționale și a manifestat spiritul său întreprinzător și eroic în toate acțiunile lor, aducând prețioase servicii trupelor de uscat angajate în bătăliile de apărare.

Această colaborare a aviației germane și române în toate bătăliile este una dintre principalele sale misiuni, mai cu seamă în faza culminantă a ofensivei inamice, ofensivă ce s'a desfășurat pe o rază foarte întinsă, de la nord de Kursk până în Caucaz.

Independența armei aeriene de rețeaua căilor ferate și a drumurilor, ca și facultatea sa de a sosi repede și prin surpriză deasupra teatrelor de operații, în toiul bătăliilor, a fost larg folosită de comandamentul german.

Totuși, în campania de iarnă, aviația, chiar cea mai puternică și bine organizată, cum este cea germană, nu poate, din cauza condițiilor atmosferice nefavorabile, să intervină cu toată forța sa în zona frontului și în spatele frontului. Odată cu apariția primăverii situația se va schimba și aviația germană va putea pe frontul oriental să desfășoare o activitate în stil mare.

Pe frontul african din Tunisia și în zona Mediteranei centrale și occidentale, au fost zilnic numeroase angajamente aeriene și atacuri repetate împotriva obiectivelor militare, a diverselor localități și a convoiurilor de pe mare.

Fapt este că spațiul aerian al Mediteranei centrale și al Tunisiei este dominat de aviația germană și italiană, care dispune și de bazele sale apropiate din triunghiul s t r a t e g i c Sardinia-Sicilia-Tunisia.

Aviația britanică a continuat atacurile, în formațiuni mai modeste împotriva câtorva orașe din Italia de sud și de nord. In deosebi au suferit de pe urma atacurilor aeriene britanice orașele Palermo (Sicilia), Neapole și Milano, unde după comunicatele cartierului general italian, numărul victimelor omenești a fost mic, dar stricăciunile materiale au fost mari.

In Germania de vest escadrile de avioane de bombardament britanice au atacat câteva localități cu același scop de a obține prin terorizarea populațiunii civile „efecte psihologice". Acest gen de operațiuni, chiar cu efecte distructive mai întinse, nu poate influența asupra mersului operațiunilor militare și aeronavale, atâta timp cât armatele sunt angajate în luptă și combatanții au moralul ridicat; iar națiunea respectivă are încredere într'un sfârșit favorabil al războiului. O formațiune de bombardiere nord-americane a atacat un port francez de pe coasta Atlanticului. O luptă aeriană s'a angajat în acel spațiu, în cursul căreia opt avioane de bombardament nord-americane cu câte patru motoare, au fost doborâte de vânătorii germani. Alte formațiuni aeriene nord-americane au făcut incursiuni în Sicilia, în peninsula Calabria și în regiunea Neapole. Avioanele de vânătoare italiene și artileria antiaeriană au doborît câteva bombardiere mari cu patru motoare în împrejurimile orașului Neapole și lângă Trapani (Sicilia). Notăm că, atât atacurile aviației britanice, în Germania de vest și Italia; cât și cele ale aviației nord-americane din Italia și Franța occidentală, n'au fost date în formațiuni masive.

Aviația germană a continuat bombardarea diverselor obiective militare din Anglia de sud și orientală (porturi, centre și regiuni industriale).

Nu se poate prevedea dacă în această fază în care a intrat războiul, beligeranții vor întreprinde ofensive aeriene masive.

Războiul „nervilor" bazat pe atacuri aeriene împotriva centrelor urbane, prin care se urmăresc efecte psihologice, morale, se va întinde poate și în alte spații. De aceea se recomandă și la noi descongestionarea orașelor principale de o parte din populația lor civilă printr'o evacuare voluntară, făcută din timp și în interesul ei; precum și respectarea de către public a dispozițiilor ordonate și recomandate de autorități privitoare la apărarea pasivă.

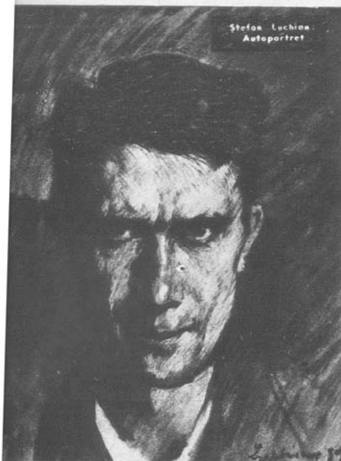




Observatorul, în sbor, își cercetează aparatele de bord (S.M.P. - Petre Stere)



ȚARA NOASTRĂ


Ștefan Luchian: Autoportret

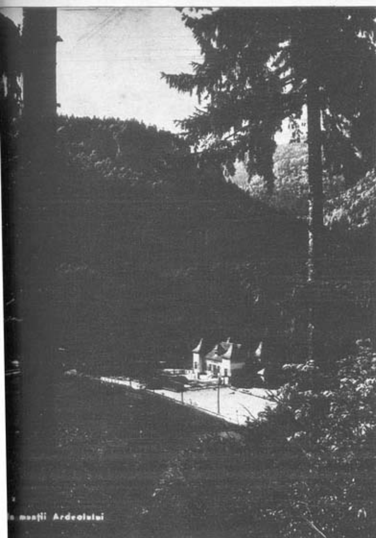

In Țara Hațegului


Șt. Luchianu: Casa lui Moș Gheorghe


București: Ateneul Român


Șt. Luchian: Moș Nicolae

Mănăstirea Curtea de Argeș



în munții Ardealului



Loc în munții Carpați





PĂMÂNTUL [illegible] de curând covorul de verdeaţă al [illegible], din mijlocul căruia chipeau zambile şi ciorchini de petale însângerate. Intr'un ochi de apă limpede îşi scăldau chipurile, bulgării de zăpadă ai ghioceilor...

In acest decor — ce-ţi da impresia unui crâmpei de vis — Şc. de pilotaj A. R. P. A. îşi deschidea larg porţile activităţii.

Era prima zi de 'sbor.

Toţi nouii elevi — care veniseră să cunoască tainele cerului — erau grupaţi la punct, aşteptându-şi fiecare rândul, cu o emoţie neînţeleasă. Pentru fiecare elev, sborul din acea zi constituia botezul aerului, o aclimatizare însoţită de explicaţii şi cu timide mişcări, pe care le făcea chiar elevul, spre a-şi da seama intr'o măsură limitată, „ce este şi cum se pilotează un avion".

Terminasem sborul cu toţi elevii ce-mi fuseseră repartizaţi şi tocmai mă pregăteam să plec cu avionul spre hangar, când aud că cineva mă strigă insistent.

Mă uit să văd cine mă cheamă şi descopăr în mijlocul elevilor, silueta unui tânăr de o frumuseţe şi distincţie rară.

Era Alexandru Stîrcea, unul dintre cei mai buni prieteni ai mei şi pe care nu-l mai văzusem de mult timp. Am tăiat contactul motorului şi din carlingă am sărit drept în braţele lui Sandi. Ne iubeam mai mult ca fraţii:

— „Sandi, ce fericit sunt că ai veni să mă vezi!..

— Dragă Cuţi, ţiu să te anunţ că începând de astăzi, sunt nu numai judecătorul Al. Stîrcea, dar şi elevul Al. Stîrcea al Şc. de Pilotaj A.R.P.A. repartizat la punctul de sbor al instructorului Dacian. Cine o fi acest instructor?.. Te rog fii drăguţ şi recomandă-mă tu; spune-i să se ocupe în mod serios de mine!..

Nu-mi venea să cred cele auzite... Urmă o scurtă tăcere... îi întind mâna şi „ mă prezint"...:

— „Al dumneavoastră [illegible]"

— „Cuţi — urmă el — [illegible] fericit astăzi când îmi văd unul din visurile mele îndeplinite! Ştii cu câtă patimă şi de când îţi vorbeam de aviaţie"!

— „Dragă Sandi, îţi înţeleg fericirea şi te rog urcă-te chiar acum în avion — măcar că este târziu — să-ţi fac prima lecţie, în amintirea acestei zile care ne-a umplut sufletele de bucuria revederii.

Pe aerodrom se terminase activitatea, toţi elevii în grupuri se îndreptau spre hangar unde îi aştepta maşina să-i ducă spre oraş.

Noul meu elev se instală în carlingă dintr'o săritură; îi explic importanţa tuturor aparatelor de bord care trebuiau supraveghiate, cum şi detalii asupra celor ce vom face în sbor.

Motorul porneşte şi în câteva secunde plutim în aer. Ii comunic prin aviofon:

— „Pune mâna pe comenzi, turajul motorului redus la 1600 ture; botul avionului să fie pe orizont... Vezi, fii atent: aşa, bine... foarte bine, bravo Sandi!"

Fără discuţie mă impresionează aceste calităţi de sburător neintâlnite până acum. Sandi era un tânăr cu promiţătoare calităţi de sburător.

— „Ce zici, merge?" mă întreabă el în timp ce în colţul gurii îi înfloreşte un zâmbet plin de fericire. Şi ştii? Nu mi-e frică de loc; parcă de când lumea sunt în avion... mai spune-mi ce să fac...

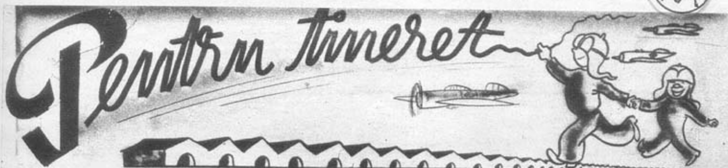
Aşa a fost prima zi în care Sandu Stîrcea a luat prima lecţie de sbor.

Intr'un timp foarte scurt el termină Şcoala de Pilotaj, fiind felicitat de comisia de brevetare, pentru siguranţa şi eleganţa cu care executase probele de brevet.

Ceva mai târziu termină cu succes cursurile şcoalei de sbor fără vizibilitate a piloţilor de Linie L. A. R. E. S. care este o adevărată academie de sbor şi de navigaţie ştiinţifică.

Acum Stîrcea era pilot calificat.

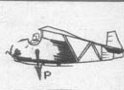
(Continuare în pag. 26)











Gravitatea pământului se exercită mereu

VERTICAL

Dacă aparatul încetează de a fi orizontal. Gravitatea se descompune în *două forţe*, una îndreptată în sensul axei avionului (F^1) iar cealaltă perpendiculară pe aceasta (F^2)



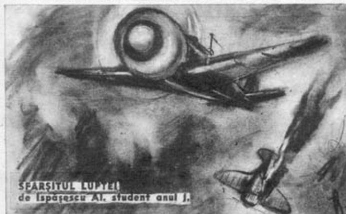




In lecţia viitoare vom trece dela teorie la practică

ARIPI ROMÂNEŞTI





SFÂRŞITUL LUPTEI
de Ispăşescu Al. student anul I.



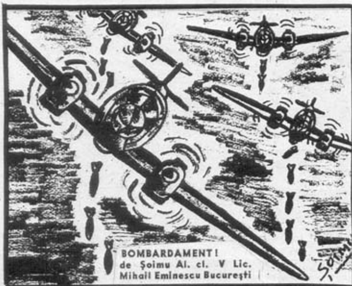
IN MISIUNE...
de Dumitrescu Eugen
cl. VIII-a lic. Ştirbey Vodă



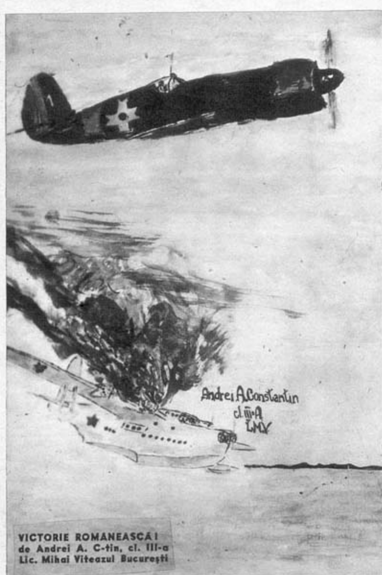
VICTORIE!
de Vicenţiu Grigorescu, student anul I.



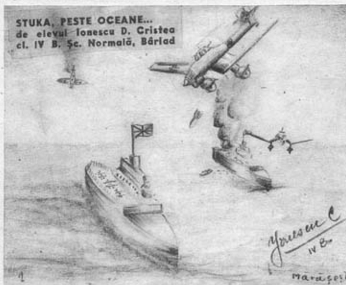
ATAC LA SOL!
de Borănescu Paul elev cl.
VIII-a lic. Şincai, Bucureşti



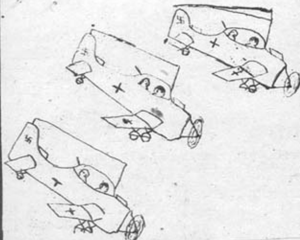
BOMBARDAMENT!
de Şoimu Al. cl. V Lic.
Mihail Eminescu Bucureşti



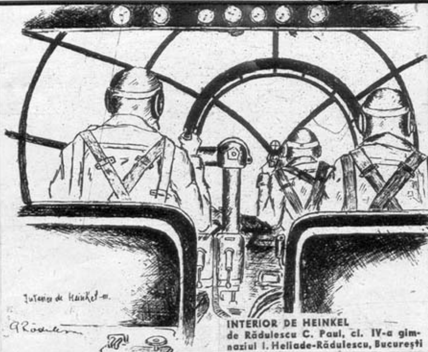
VICTORIE ROMANEASCĂ!
de Andrei A. C-tin, cl. III-a
Lic. Mihai Viteazul Bucureşti



STUKA, PESTE OCEANE...
de elevul Ionescu D. Cristea
cl. IV B. Şc. Normală, Bârlad



STUKA ATACÂND...
de elevul Caracaleanu George cl. II Gim. Mihai Viteazul, Craiova



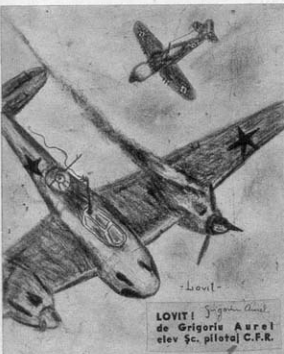
INTERIOR DE HEINKEL
de Rădulescu C. Paul, cl. IV-a gimnaziul I. Heliade-Rădulescu, Bucureşti



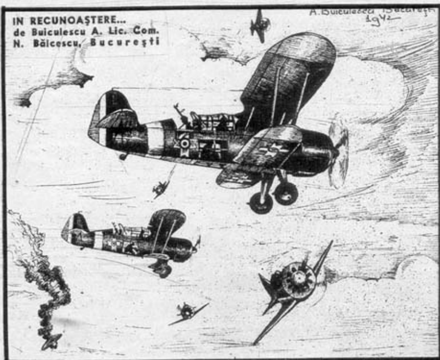
LUPTA AERONAVALĂ
de Babba Lillyana, elevă Şc. Normală Elena Doamna Bucureşti



IN PLIN!
de Vlădescu N. cl. IV-a lic. Militar N. Filipescu, Predeal



LOVIT!
de Grigoriu Aurel elev Şc. pilotaj C.F.R.



IN RECUNOAŞTERE...
de Buiculescu A. Lic. Com. N. Bălcescu, Bucureşti

Ducele!





Sburătorii italieni, iarna, pe frontul de Est.

Tinerii elevi ai unei școli de pilotaj fascistă, senini și încrezători în steaua lor și a Italiei. *(Luce)*





Vase de războiu anglo-americane sub tirul bombelor italo-germane, în Mediterana.





„Haiduc" dogul mascotă a unei flotile de bombardament.



„Ilie", vulturul mascotă a unei flotile de bombardament.

MASCOTELE

INTR'O după amiază cu cerul vânăt, adjutantul Popescu a apărut în pragul bordeiului, ţinând în braţe un iepure mic şi sgribulit. Ceremonia s'a desfăşurat apoi simplu şi emoţionant. Iepurele a fost decretat şi investit „mascota" escadrilei, iar echipajiile în frunte cu comandantul au ciocnit şi-au ţinut câteva discursuri vesele, despre rolul şi misiunea glorioasă a importantei vietăţi, care paşnică şi înfometată rodea într'un colţ câteva foi de varză, aduse în grabă de bucătar.

Viaţa escadrilei s'a desfăşurat şi mai departe în zilele care au urmat, după legile aspre ale campaniei. Misiuni, victorii, serile dela popotă, cu glume spumoase şi ironii camaradereşti. Numai că în acest ansamblu de întâmplări, sentimente şi sensaţii mai intervenise un personagiu: mascota. Iepurele trecea din braţe în braţe, era subiect de discuţii şi temă de superstiţioase îngrijorări.

Incet, încet, pe negândite, datorită nu ştiu căror misterioase legi de corelaţii sufleteşti, făptura aceia banală şi prozaică devenise un fel de ancoră a destinului. De ea se legau optimismul fiecărui aviator, increderea şi faima escadrilei. Chipul acela stupid de drăgălaş al iepurelui începuse să apară în creion şi cărbune pe pereţii bucătăriei, la popotă, prin cantonamente, pe fel de fel de hârtii, pe fuselajele avioanelor, pretutindeni.

Mascota se transformase într'o obsesie.

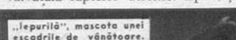


Nici astăzi nu am reuşit să pătrund înţelegerea rosturilor concrete ale mascotei. Iepuri, găini, ţapi, maimuţe, câini, — o lume întreagă de animale care populează viaţa de emoţii şi sensaţii a aviatorilor de pe frontul din răsărit.

Uneori, am alunecat în fel de fel de divagaţii. Desigur, nu trebue neglijat în primul rând fenomenul de sugestie, adică încrederea omului că „mascota" îi poartă noroc. Intr'o existenţă palpitantă şi de extremă încordare nervoasă, ca aceia a aviatorilor în luptă, fetişismul este o necesitate de ordin moral şi de echilibru sufletesc.

Dar mai poate fi şi altceva.

I-am văzut pe aviatorii noştri de nenumărate ori, întorcându-se din vâlvătaia luptelor aeriene. Epuizaţi



„Iepurilă", mascota unei escadrile de vânătoare.



Un câine-lup, mascota unei alte unităţi aviatice.



de efort, cu ochii voalaţi de satisfacţia gravă a luptei, ei alergau în căutarea unor clipe de linişte, de repaos. Jocul cu „mascota" — cu găinile, cu ţapii, cu pisicile sau iepurii — în bătaia vânturilor sau baia de lumină a soarelui este pentru sburători un mijloc de simplă dar imperioasă delectare fizică şi spirituală.

Giumbuşlucurile absurde ale animalelor le readuce acestor oameni încrâncenaţi de primejdii, zâmbetul pe buze. Şi de ar fi numai atât, rolul mascotei este destul de covârşitor, într'o lume în care moartea şi viaţa se împletesc aproape la fiecare clipă.

I. PANAIT

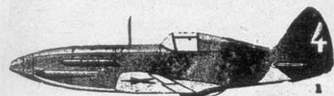
...Şi un viţel, mascotă a unei unităţi aero-maritime.

Să ne cunoaștem dușmanii!

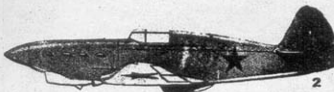
Tipurile principalelor avioane și hidroavioane în serviciu în aviația bolșevică.

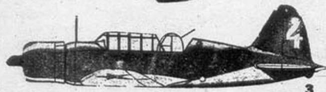
1, 2 — Vânătoare
3, 5, 6 — Bombardament ușor
7, 8, 9 — Bombardament mijlociu
4-10 — Bombardament în picaj
11-12 — Avioane maritime

PE LÂNGĂ ACESTE CATEGORII DE AVIOANE, BOLȘEVICII MAI AU ÎN SERVICIU AVIOANE DE BOMBARDAMENT GREU, SANITARE ȘI DE TRANSPORT.

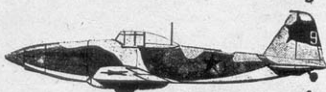


1

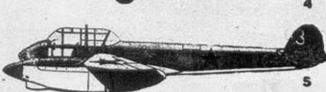

2



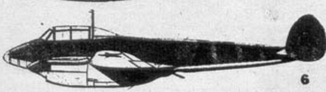
3

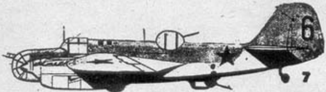


4

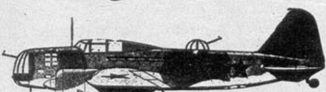


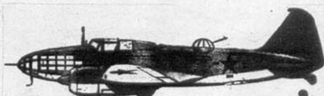
5

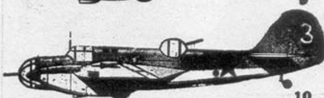

6



7


8


9



10


11


12

CONDUCĂTORUL

O viaţă aspră, fără zâmbet
Intruchipezi tu Mareşale;
Povara grijilor în umblet,
Un suflet plin de ideale.

De foc şi fum e plină zarea
Că mintea ta cea luminată
Le-a trâmbiţat la toţi chemarea
Plăieşilor de altă dată.

Şi ca un Ştefan Vodă tu vii
Deapururi să ne faci dreptate,
Şi graniţele tu le ţii,
Să nu ne fie sfârtecate.

Pe aripele conştiinţii
Pe noi şi Ţara tu ne porţi,
Şi îmbărbătat de-a ta credinţă
Tu ne răzbuni eroi şi morţi.

Şi nici o clipă n'ai odihnă,
Şi nici o zi de sărbătoare;
Eroilor să doarmă în tihnă
Ei vor o Românie mare.

Tu ne eşti o pildă vie
Din virtute ostăşească,
Dumnezeu să ni te ţie,
Cu armata-ţi vitejească.

ALICE LIANA TIGOIANU

ÎNCHINARE SBURĂTORILOR

Voi, sburători...
Voi, visători
Neobosiţi
Şi chinuiţi
De dorul vajnic legendar
Al lui Icar,
Ne'nfricoşaţi de biruiţi
Sau poate de vă prăbuşiţi
Din înălţimi ameţitoare,
Voi aţi făcut din orice zi o sărbătoare,
Voi ne-aţi deschis atâtea căi în infinit,
Şi visurile noastre acuma nu mai mint.

Deschisă-i calea'n zarea zărilor albastre
Cu străluciri şi cu mişcări gigantice de astre!

Voi p[illegible]n suflet sfânt
Descăt[illegible]ot ce e pământ,
De nu s[illegible]ţi povara lutului fricos şi greu,
Şi v'aţi ur[illegible] aproape până sus la Dumnezeu!

[illegible]rea [illegible] murdărie şi noroiu,
[illegible] mea, s[illegible]oasă, s[illegible] până'la voi,
Pri[illegible]ălţimile ce-[illegible] pa[illegible]pătruns
D'n gândul meu de vier[illegible]iţă a pătruns,
Ce-mi strigă:
„N'avea frică. Isbânda numai astfel se câştigă.
Sus, omule, de-acuma tot mai sus!"

CONSTANTIN BARCAROIU

„BĂIATUL TATEI"

Garamia Alexandru
Băiatul lui Garamia
Al bătrân,
De doi ani este'n armată,
Iar de-atuncea, niciodată
N'a putut veni pe-acasă
Pân'acuma, la Crăciun.

Stă bătrânul Garamia
Rezemat de uşe'n prag,
Tot privind la el cu drag:
Este el? Este Lisandru,
Parcă este ofiţăr,
Cu cisme, pinteni, de fiăr
Şi pe umăr cu galoane
Şi pe cap are capel,
Zău, ai jura pe icoane
Că nu-i el.
Hapoi poţi orice să spui
— Tot gândeşte'n sinea lui —
Dar fecior cum e Lisandru
Nici feciorul popii nu-i!

— Mă Lisandre — prinde-a zice
Garamia într'un târziu,
Ce eşti tu la reghement?
Eşti ceva, aşa mai mare?
— Sunt tată, cum să nu fiu
De-astă toamnă sunt sergent.

Incântat de noutate
Bătrânul l-a prins în braţe,
Bătându-l încet pe spate:
— Sergentul tatii, sergent,
Vedea-te-aşi la Paşti căprar
Pe-acas' când o să vii iar.
Şi la toamnă, mâncate-aş,
Lisandre, să nu te laşi,
Să te liberezi fruntaşl..

ION CHIŢUC



In drum către obiectiv
(S.M.P.)

O zi de pe front

DIMINEAŢA de toamnă rusească. Climă mereu schimbătoare ca şi sufletul rusesc. Ieri frig, azi cald. E ora de sosire la aerodrom, oră hotărîtă de cu seară. Maşina cu personalul grupului urcă mârâind pe drumul ce iese din sat spre aerodrom. Printr'o fereastră a maşinei, pe o pantă părăginită pe care se află instalat grupul nostru de bombardament, se văd ca lăsate în părăsire avioanele împrăştiate şi acoperişurile scunde de pământ ale bordeelor ce-ţi dau impresia de viziune preistorică. Văzut de departe pare natură moartă, care însă, odată cu sosirea personalului începe să învie. Uşile scunde ale bordeelor se deschid una câte una şi prin îngusta lor deschidere cei ce le locuesc, ies întrezărind o nouă şi fructuoasă zi de front.

Această zi se anunţă mai călduroasă ca cele precedente. Este ora şase dimineaţa. Vântul de stepă pare încărcat de fiorii unei melancolii neînţelese şi praful răscolit de el se urcă parcă mai alene în sus. Sărutul lui pare de vată pe obrajii îmbujoraţi doar de apa rece cu care ne spălasem. Pluteam parcă într'o legănare continuă de unduiri în freamăte de neînţelese senzaţii, în care ne volbura sufletele mai adânc şi dornic de neprevăzut ca niciodată. Simţeam aceste senzaţii ca şi fulgii mari ai unui preludiu de iarnă, ce-ţi desmeardă privirea prin căderea lor molatică şi hotărîtă, ca şi clinchetul de sănii ivite de undeva pela colţuri de străzi întroenite.

In bordeiul nostru de odihnă vibrează adânc şi tare dreptul la viaţă al unui popor tânăr de veacuri. Nu vei vedea pe faţa nimănui amărăciunea depărtării, ci din contră, un clocot ascuns de năzuinţi îndrăzneţe spre estul frământat de vâltoarea războiului. Aici în acest bordei ne petrecem clipele de răgaz din viaţa noastră de campanie. Buna dispoziţie şi veselie domnesc. Se joacă rummy, table, şah, sau se discută. Se scriu scrisori sau pe citesc cele primite dela cei scumpi. Aici echipajele de alarmă aşteaptă ordinul de plecare, şi atunci când a venit e primit ca pe ceva obişnuit, emoţiile lui fiind de domeniul trecutului.

Ca niciodată acest ordin azi întârzie. Credeam cu toţii că astăzi nu vom acţiona din cauza buletinului meteo nefavorabil, când într'un târziu telefonul anunţă ca echipajele de alarmă să se prezinte la grup.

Comandantul nostru de grup, el însuşi un emerit sburător şi de cele mai multe ori sburând la inamic ca şef de patrulă, ne aşteaptă la masa ce-i serveşte drept birou, pe care este întinsă harta cu zona noastră de operaţiuni.

Misiunea primită este o ***vânătoare de trenuri pe un traiect de cale ferată.*** Comandantul de grup ne explică cât mai clar şi practic, itinerariul şi conduita noastră în caz când vom găsi ceva. Această misiune impune o cât mai largă iniţiativă din partea observatorilor din patrulă, putând la un moment dat să acţioneze singuri când vor zări ceva care a scăpat capului de patrulă, fără a se depărta însă prea mult de formaţie. In drum spre obiectiv va trebui să trecem şi pela terenul de vânătoare, pentru a lua cu noi avioanele ce ne vor face protecţia în sbor.

Cpt. av. Teodoru E. observatorul cu care fac echipaj, îşi înseamnă cu multă grijă pe hartă itinerariul şi obiectivul dat, cele neprevăzute rămânând a fi soluţionate în sbor. Fiind cap de formaţie, ştim că reuşita acestei misiuni va fi datorită mai ales iniţiativei de care vom dispune în această calitate.

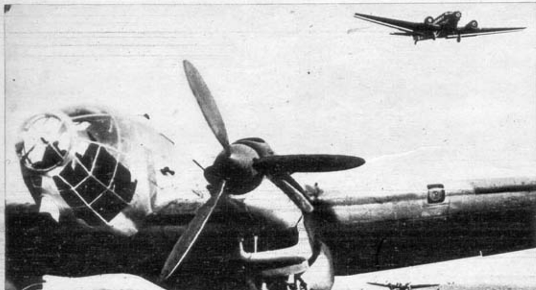
Misiunea fiind primită ne îndreptăm fiecare spre avioanele noastre. Căp. av. Teodoru E. nu uită să-şi trimită la avion aparatul de foto cu care va urma să ia fotografii prin geamurile din botul avionului. Mai sunt două zeci de minute până la decolare, timp în care toţi cei din echipaj vor face un ultim control aparatelor ce le revin,

Pornesc motoarele. Ora de plecare a sosit. Mă îndrept spre pistă cu avionul meu Nr. 23 urmat de celelalte două avioane din patrulă Nr. 27 şi Nr. 19,

Decolare obişnuită. Urcăm spre norii destrămaţi, ce-şi purtau într'o mişcare de înceată învăluire umbrele lor negre pe întinsul plat al Rusiei. Urc deasupra lor. Fixez la pilotul automat, capul la compas calculat la teren. Nu e prea mare nevoie, spărturile mari permiţând o navigaţie observată, regiunea fiind foarte bine cunoscută din multele misiuni precedente. Mă gândesc totuşi la o eventuală acoperire, norii putând fi găsiţi în stare compactă la un moment dat.

Suntem de mult deasupra norilor şi într'adevăr spărturile din nori ne dispensează de busolă. Ne îndreptăm spre terenul de vânătoare deasupra căruia la ajungere ne facem cunoscuţi prin câteva rachete de convenţie. Dela postul meu de pilotaj nu pot vedea când avioanele de vânătoare decolează spulberând praful depe aerodrom. De aceasta mă anunţă observatorul. Nu după mult timp le văd şi eu evoluând pe lângă noi.

Ne îndreptăm spre obiectiv. In faţa noastră, norii se dispusese sub formă de imens culoar, ce se lărgea închizându-se iarăşi undeva în depărtare. Ne apropiem din ce în ce de Don, ce părea o bantă strălucitoare de argint întreruptă pela cotituri. Observatorul confruntă harta cu terenul, identifică cu precizie punctul pe unde vom trece Donul pe care mi-l arată. După trecerea lui, sburăm în stânga traseului de cale ferată, ca în caz că zărim ceva, să putem ataca sub un unghiu, printr'o mică schimbare de direcţie. O masă de nori alburii şi mari se îndrepta din dreapta către noi. După aproape un sfert de oră în care timp trecusem pe partea cealaltă a traseului pe o altă linie de cale ferată aproape perpendiculară pe aceasta şi paralelă cu direcţia frontului la aproximativ o sută de kilometri de acesta, zărim la o curbă un tren cu direc-



Mare animaţie pe aerodrom
(S.M.P.)



Unul din bravii dela Stalingrad: Locot. Apostolescu din A. C. A.
(S.M.P.)

…vionul din față, lovit de obuzele …șmane, este însoțit de un bombardier Heinkel.
(S.M.P.)

Lovit de vânătoarea inamică avionul român își continuă hotărît misiunea.
(S.M.P.)

ția spre gara X. Nu mai este nevoie de nici un viraj, direcția noastră de bombardament fiind faborabilă din cauza traseului curbat.

In aceste momente când atenția mea și a observatorului erau îndreptate către obiectivul zărit, observăm două avioane mici și negricioase, urcând din acea direcție spre noi. Facem atenți trăgătorii:

— „Atențiune, vânătoare inamică urcă spre noi!

Mă uit pe fereastra din stânga și văd evoluând mai sus avioanele noastre de protecție. Desigur că în întreg echipaj s'a produs o tensiune, atenția noastră mai ales a mea și a observatorului fiind din acest moment împărțită, o parte la obiectiv iar alta către vânătoarea inamică ce dispăruse vederilor noastre și care putea ataca din moment în moment.

— „Unde sunt avioanele din patrulă?", întreb pe radiotelegrafist.

— „Au rămas puțin în urmă", mi se răspunde.

M'am gândit că poate nu mă pot ajunge. Reduc motoarele. Observatorul deschide trapele lansatoarelor de sub burta avionului cu ajutorul manivelei de comandă la distanță, explorează cu ajutorul vizorului obiectivul și mă anunță de micile schimbări de direcție ce trebue să le fac pentru a cădea exact pe obiectiv.

Mă gândesc că zărind și ei trenul, se aranjează astfel, obiectivul fiind de dimensiuni mici. După felul cum s'au dispus, eram sigur că n'au zărit vânătoarea inamică urcând spre noi, urmând ca după atacul trenului să intre din nou în formație. Să-i fac atenți de pericol imposibil, radiotelegrafiștii avioanelor ne mai fiind acum pe ascultare, ci pe intercomunicație. Observatorul în acest foarte scurt timp, dar care pare veacuri, cu calmul care-l caracterizează, stă aplecat peste vizor conducându-mă spre obiectiv. Despre avioanele inamice nimic. Cred că au fost interceptate de avioanele noastre de protecție. N'am timp să le caut, distanța dintre mine și obiectiv micșorându-se foarte mult. Această sarcină revine de acum trăgătorilor, momentul bombardării apropiindu-se. Sosește și acest moment.

— „Unde sunt acum avioanele", strig iarăși radiotelegrafistului.

— „Se dispun în linie în spatele nostru", mi se răspunde.

— „Fii gata, mă pregătesc să bombardez", mă anunță observatorul.

Caut să țin avionul în cele mai bune condițiuni de bombardament, dar din cauza vântului puternic sunt deviat spre stânga, astfel că la un moment dat sburam în lungul traseului, cu tendința de a fi deplasat la stânga lui.

— „Bombardez", îmi **strigă** observatorul care însă dându-și seama că am fost deplasați oprește dâra.

— „Am dat drumul numai la patru bombe".

— „Virează la dreapta spre gară, mai am încă patru bombe".

Virez pronunțat spre gară, în care zăresc și eu două trenuri.

— „Unde sunt avioanele?" și mă uit pe fereastră.

— „Nr. 27 este în stânga noastră, dar virează contrar nouă", lucru ce-l observ și eu; „Nr. 19 nu se mai vede".

Poate că vor să atace din nou trenul, după care să se apropie de mine. La sosirea din misiune, observatorul lui 19 raportează că în momentul când am virat spre dreapta, a fost atacat de două avioane inamice și, fiind mai aproape de 27, a virat căutând să intre în formație cu aceasta, fiind părăsiți apoi de atacatori. Tot la teren, observatorul lui 27 raportează că după ce au virat la stânga, au atacat din nou trenul, după care văzând mai jos un avion bimotor atacat de trei avioane inamice, s'a îndreptat spre el. La apropierea de acest avion, spre surprinderea lor au constatat că nu este unul din formație, ci unul de recunoaștere, care avea o parte din planul drept desgolit de gloanțele atacatorilor. Astfel decurgând evenimentele am rămas singuri.

După bombardarea gării, observatorul îmi strigă.

— „Gara și trenurile lovite în plin".

Virez scurt spre stânga, cu gândul că poate voiu zări avioanele din patrulă și a mă apropia de ele. Nu zăresc decât imensul spațiu ce ne despărțea de Don și deci de salvarea noastră. Avioanele noastre de protecție nu se vedeau. Se poate ca ele să se fi angajat în luptă la înălțimea la care ne făcea protecția, acum fiind cu mult mai jos din cauza picajului pe care-l făcusem pentru a câștiga viteză.

Imi vine în minte că scăparea noastră nu va fi de acum decât a norocului și a sângelui rece de care vom putea dispune.

— „Teren de vânătoare sub noi", mă anunță observatorul.

Fiind într'un viraj foarte înclinat, mă uit și văd avioane inamice de vânătoare decolând. Pun motoarele aproape în plin. Vitezometrul arăta patru sute kilometri la oră și totuși mi se părea că stăm pe loc. Trec prin baraj de a. c. a. In jurul avionului risipă de globulețe de fum. Unele sub formă de mici nebuloase, erau tăiate și împrăștiate de planurile avionului.

Nu ieșisem încă deplin din tirul de a. c. a. când zăresc un vânător inamic atacându-ne dela o mică distanță din stânga și față. In primul moment instinctul conservării mă îndeamna să interpun motorul stâng între mine și el, dar aducându-mi aminte de **atacul** a cinci Rata din **campania** anului trecut, când tot așa după o spargere de plafon fusesem prins singur, am întors avionul spre stânga și în viraj picat m'am îndreptat spre inamic. Acesta, probabil să nu ne ciocnim, a degajat pe sub noi. In acelaș moment simt o puternică sguduitură în partea dreaptă a avionului. Intreb trăgătorul din spate dacă nu e spart rezervorul ca să opresc motorul respectiv pentru a preîntâmpina un incendiu.

— Nu se vede nimic, mi se răspunde.

Aparatele de bord indicau normal și totuși așteptam din moment în moment să explodeze ceva. In stânga noastră apar încă două avioane inamice care ne întrec. Ele virează apoi la dreapta pentru a ne ataca pe rând din jumătate fața-stânga. Prind momentul pe rând când sunt în linie de tragere și virez brusc spre ele. Prin această manevră caut să le îngreuez luarea liniei de ochire, virarea trebuind s'o fac destul de repede, unghiurile de prezentare variind cu rapiditate. Vedeam flăcările dela gurile mitralierelor, dar nefiind lovit și pe avion neapărând nici o gaură, eram sigur că manevra a reușit, gloanțele lor trecând prin spatele avionului. Mă gândesc că dacă nu voiu fi lovit prea grav să mă pot stăpâni pentru a aduce avionul în liniile noastre. Am însă noroc și aceasta nu se întâmplă.

(Continuare în pag. 26)



Observatorul aerian luând fotografii dela bordul avionului.
(S.M.P.)



Echipajul Teodoru-Profir: „A fost strașnic!"

PRIMUL SALT cu parașuta în cădere liberă

NU pot uita ușor fiorii primului salt cu parașuta, în cădere liberă.

Era o zi frumoasă de vară. Pentru după amiază se anunțase că vor executa două grupe salt cu parașuta. Eu, care număram acum zece salturi cu deschiderea automată, eram în luptă cu mine însumi.

Voiam să g u s t din misterele văzduhului pe deplin. In acest scop ies la raportul Comandantului Școalei să-i cer voie să execut un salt în cădere liberă cu parașuta. Eram primul parașutist militar Român care voiam să mă arunc în gol, pentru a-mi încredința viața reflexelor mele și unui mâner metalic de deschidère a parașutei.

După ce mă examinează, cu atenția ce-i incumbă răspunderea de Comandant al primei Școale Române de parașutiști, aprobă să execut saltul la ora 18.

Mă îndrept satisfăcut de aprobarea obținută, spre hangar pentru a-mi plia parașuta. Acum pornește în mine o luptă lăuntrică. Mă gândeam, în timp ce pliam parașuta cu foarte mare atenție ajutat de maistrul Mihalache, cum va fi oare? Voi fi perfect conștient pentru a acționa la timp mânerul de deschidere a parașutei? — Dacă nu voi aprecia bine distanța dela pământ și voi trage de mâner prea târziu?

Toate aceste închipuiri erau combătute de ambiția, de dorința, de a sorbi din plin sensațiile unui astfel de salt. — La ora mesei, adunați la popotă, camarazii mă priveau ca pe unul, ce le voi aduce noui vești din misterele văzduhului. Privirile lor admirative mă făceau să fiu mai mândru, mai hotărît.

Iată că sosește și Comandantul nostru. Se așează la masă cu noi și îmi dă o serie de noui instrucțiuni și de sfaturi. Am ascultat cu o deosebită atenție indicațiunile date de Comandant, știind că îmi vor fi de mare folos. — De mâncat, nu prea am mâncat, căci nu aveam poftă...

După masă trec la dormitor, unde zadarnic stau cu ochii închiși, căci nu pot dormi...

Trecem la hangare pentru echipare. Suntem gata. Observ cum privirile tuturor se îndreaptă asupra mea. Mă simt tare mândru, dar sunt și îngrijorat.

Comandantul îmi verifică siguranțele parașutei, în timp ce maistrul Digulescu, reporterul nostru fotograf, prindea câteva instantanee.

O strângere de mână, o urare de noroc, și urcăm în bătrânul bimotor ce aștepta cu m o t o a r e l e la „ralenti".

După vreo două ture deasupra aerodromului, avem înălțimea necesară.

Comandantul ordonă: „—fii gata — ". Apasă pe butonul unei sirene stridente. — Motoarele se reduc. Un fior rece îmi trece prin tot corpul. Deși așteptam aproape în întregime ieșit pe ușa avionului, totuși încep să simt o căldură ce mă furnică peste tot. E momentul. Un semn, printr'o bătae ușoară pe spate, mă face să părăsesc instantaneu avionul.

Simt un curent puternic și un miros de ulei ars. Mă rotesc în aer în formă de looping. După câteva clipe, ce-mi par lungi, lungi cât o veșnicie, un piuit sinistru îmi sună în urechi, piuit ce dispare repede și lasă loc unei liniști mormântale. Imi dau seama că aștept în zadar deschiderea parașutei, fiindcă ea nu se va deschide acum decât la comanda mea. Strâng mâna pe fierul rece al mânerului, mă încredințez că îl simt, că sunt cu mâna pe el și îmi pot c o m a n d a deschiderea parașutei.

In aceste clipe prin care trec pentru prima oară, mi se perindă fulgerător prin minte toate icoanele vieței. Mă vedeam copil, alergând pe ulița satului, apoi, mare, chemat la datorie pentru patrie, în sfârșit ultima imagine, mă vedeam în lumea celor drepți.

In tot acest timp, căzând mereu, căpătasem o vitesă vertiginoasă.

Răsturnările în formă de looping devin mai rare. Curentul îmi șueră în urechi, așa cum șueră Crivățul, printre crengile triste ale copacilor desbrăcați de haina verde a frunzelor. Mă trezesc din toropeala gândurilor de tot felul, deschid ochii



Așteptând ordinele, înainte de îmbarcare. (S. M. P.)



Aterisarea!



Paraşuta s'a deschis!

Aproape de pământ.



mari şi caut în gol pământul, care nu se vede; văd cer, cer albastru peste tot. Instinctul de conservare mă îndeamnă să deschid paraşuta, dar ambiţia de a cădea cât mai mult în gol mă face să refuz comanda dată de instinct.

Mişc picioarele. Le simt că sunt cu mine. Această mişcare îmi dă convingerea că sunt încă perfect conştient. Tot odată îmi dă o mişcare de rotaţie, după care mă stabilesc cu capul în jos. Văd sub mine un covor mare, verde, iar în lături văd un lac. Ceva mai departe, văd nişte clădiri mari, apoi lângă ele un şir de mogâldeţe. Dar, timp nu este de pierdut. Observ că pe pământ totul se distinge bine acum, mă conving că mogâldeţele aliniate sunt avioanele noastre. —Fac ochii mari, pentru a aprecia înălţimea la care mă aflu faţă de pământ. Observ cu înfrigurare, că pământul se înalţă cu vitesă către mine. Trag puternic cu mâna crispată de mâner. — Aştept sentinţa. — O clipă! — Apoi, simt un sguduit formidabil. Credeam că cerul şi-a revărsat mânia asupra-mi, pentru că i-am pătruns misterul, sburând fără aripi. — Văd în faţa ochilor stele şi cercuri de diferite mărimi şi de diferite culori. — Deschisesem paraşuta, care cu o isbitură puternică, mă anunţase că s'a terminat cu căderea de bolid.

După aprecierea mea aveam 300 metri înălţime în momentul deschiderii paraşutei, faptul e confirmat şi de camarazii ce asistaseră.

Şueratul căderii în gol se transformase într'un uruit nedesluşit în capul meu, aşa că nici nu ştiu când au trecut secundele următoare.

Iată, sunt numai la câtiva metri de pământ. Intind mâinile şi trag de suspante. — Contactul cu pământul a fost luat. — O răsturnare reflexă pe spate şi jocul aterizării a fost amortizat. — Sar repede în picioare, apăs pe bucla de desfacere a hamurilor.

Executasem primul meu salt cu paraşuta în cădere liberă!

Imediat soseşte lângă mine autosanitara cu Dl. Dr. Paniot, care văzând cum viu cu paraşuta închisă, mă socotea pierdut. — După o mică dojană că am deschis paraşuta prea jos şi am produs emoţii celor ce asistaseră, mi-a strâns mâna călduros.

Apoi, camarazii mă îmbrăţişează, în timp ce avionul din care sărisem ateriza.

Ne apropiem cu toţii de hangare. Comandantul mă îmbrăţişează şi mă sărută...

Aşa am trăit clipele emoţionante şi de neuitat ale primei lansări în cădere liberă cu paraşuta.

Adjutant instructor paraşutist
PANGICA NIC.



Temerar şi surâzător, paraşutistul român încrezător în menirea lui.



Informaţiuni

Redacţia revistei „ARIPI ROMÂNEŞTI" roagă pe această cale pe domnii Comandanţi de Comandamente şi Unităţi aviatice aflate pe front, precum şi pe toţi sburătorii cari posedă fotografii, desene, schiţe şi orice fel de alt document care ar interesa acţiunea glorioasă a Aeronauticei noastre în războiul contra bolşevicilor, să le pună la dispoziţia revistei spre a fi publicate în paginile ei. Deasemenea vor afla coloanele noastre deschise orice articole, reportagii, schiţe, jurnale personale, etc. în legătură cu războiul nostru aerian, după ce toate aceste documente vor obţine aprobările forurilor în drept pentru a putea fi publicate.

Tot materialul rugăm a ni se trimite pe adresa: Redacţia revistei „ARIPI ROMÂNEŞTI", Strada Sărindar Nr. 9, etaj I, Bucureşti.



La sfârşitul acestei luni, Lt. Colonelul aviator Gino Palmentola, ataşatul aerului italian în România, se întoarce în patria sa.

Distins ofiţer, admirabil camarad al sburătorilor români — printre cari şi-a făcut în scurt timp nenumăraţi prieteni — practicant efectiv al nobilei meserii, Lt. Colonelul Palmentola a arătat în tot timpul prezenţei sale printre noi ataşamentul său sincer pentru România, activând cu devotament, înţelegere şi rezultat pentru strângerea relaţiunilor de frăţie dintre cele două ţări.

Plecând pentru a-şi servi patria şi în calitate de luptător aerian, Lt. Colonelul Gino Palmentola să fie asigurat că va fi însoţit de inima şi gândul cald al camarazilor români, cari îi urează succes în noul său post şi victorie deplină Italiei!

Comandor AL. DEMETRESCU

*

Domnii directori de şcoli superioare şi secundare de orice grad cari primesc în abonament gratuit oferit de către subsecretariatul de Stat al Aerului, revista „Aripi Româneşti", sunt rugaţi a pune la dispoziţia elevilor spre cercetare exemplarele trimese, cunoscând că numai astfel vom putea atinge scopurile urmărite cu acordarea acestor abonamente.

Este de dorit ca revista să fie strânsă în colecţii care să se găsească în permanenţă la bibliotecile şcolilor aflate la dispoziţia elevilor.

REVISTA „Aripi Româneşti" apare în condiţiuni grafice excepţionale, tipărită la fotorotogravură, cu coperţile în culori pe hârtie specială Kunstdruk, ca o continuare a revistei „Magazin Aeronautic". Pentru ca ţelurile de propagandă propuse să fie atinse cât mai complet, revista se vinde numai cu 15 lei exemplarul, iar abonamentul pentru public s'a fixat la lei 360 anual. Revista va continua să apară bilunar, la 10 şi 25 ale fiecărei luni.

*

Pagini din istoricul aviaţiei.

Domnul căpitan aviator Oprea Gh. Petre, unul din animatorii aeroclubului Olteniei din Craiova, care au o activitate de propagandă sburătorească demnă de toată lauda, ne dă într'un compact volum intitulat „Pagini din istoricul aviaţiei", o oglindă a eroicelor sforţări şi jertfe depuse pe altarul sborului omenesc.

Cartea este împărţită în şapte părţi bine compartimentale şi începe cu legendele şi miturile sborului omenesc, pentruca apoi să treacă la realizările efective pe tărâmul sborului „cu aripi făcute".

In partea a doua a cărţii autorul se ocupă de contribuţia aviaţiei în trecutul răsboiu mondial şi de progresele ei, pentruca în partea a treia să ne arate progresele sborului omenesc până în pragul actualului războiu.

Partea a patra a cărţii este dedicată aerostaţiei, dirijabilelor şi paraşutei.

In partea a cincea autorul se ocupă de aviaţia naţională şi temeinicele ei progrese, care au dus la glorioasa activitate de războiu din Est.

Partea a şasea este închinată sborului fără motor această pasionată trecere a tineretului spre sborul cu motor, iar ultima parte se ocupă de utilitatea aviaţiei în actualul războiu.

Cartea este scrisă într'un stil curgător lipsit de didacticism. Poate fi citită ca o nuvelă sau ca un roman care fură pe lector; ceeace — socotim noi — este mare lucru pentru cititorii ei cari sunt toţi tineri.

Alături fiind de toate realizările temeinice în domeniul sborului românesc, domnul Ministru General Gh. Jienescu prefaţează cartea cu un cald îndemn pentru tineret.

Noi, aci, subliniem apariţia acestei necesare cărţi şi o recomandăm cititorilor noştri în credinţa că astfel servim interesele ţării, servind pe acelea ale aviaţiei.

*

Coperta din spate publicată în Nr. 7 al revistei noastre, se datoreşte domnului Vicenţiu Grigorescu, student, ci nu D-lui Emanoil Grigorescu, cum din eroare s'a publicat.

*

Cartea de războiu a domnului George Acsinteanu, intitulată „Escadrila Albă", a apărut intr'o nouă ediţie în editura „Cugetarea"

Prezentată în condiţiuni grafice deosebite, suntem siguri că şi această ediţie a „Escadrilei Albe" se va bucura de un hotărit succes.

*

Culori în loc de termometru.—Industria chimică germană a dat la iveală în ultimul timp culori care măsoară temperatura. Aceste culori şi-au şi cucerit locul în industrie, în meserii şi chiar în gospodărie. Faptul că anumite substanţe se colorează la schimbări de temperatură a dus la desvoltarea acestor „termocolore". Este vorba de diferite culori care prezintă o nuanţă caracteristică la temperaturi bine precizate, colorare care persistă şi după răcire.

Aceste „termocolore" se fabrică pentru intervalul de temperatură dela 60—650 grade C. Pentru opt diferite temperaturi între 120—600 grade C, se fabrică anumite bastoane termocrome de măsurare. Dacă un meseriaş vrea să supună un obiect la o anumită temperatură, face cu creionul termocrom o simplă linie pe obiectul respectiv. In momentul când obiectul a atins temperatura respectivă, se schimbă culoarea liniei, iar lucrătorul ştie că s'a ajuns la gradul de căldură necesar. In bucătărie bastonul termocron se poate folosi, de pildă, la făcutul compoturilor, conservelor, etc.

(E. S. S.)

*

Locuitorii Indiei. — Conform unei ştiri lansate de agenţia Reuter, lordul Amery a afirmat în Camera Comunelor că conform recensământului din anul 1941 populaţia Indiei este de 389 milioane oameni, faţă de 338 în anul 1931.—E. S. S.

*

Cercetarea geologică a Crimeei. — De când peninsula Crimeia a fost ocupată de trupele germane, regiunea aceasta trecând sub administraţia Reichului, au fost începute aci cercetări ştiinţifice asupra formării deosebit de ciudate din punct de vedere geologic şi morfologic a „mării leneşe", numită „sivaş" sau „gniloia". Această cea mai mare formaţie de acest fel din Europa este o parte de mare cu suprafaţa foarte plată, cu numeroase braţe, pe al cărei fund se formează straturi de sare, din cauza secetei acestei regiuni de stepă şi din cauza lipsei afluenţilor cu apă dulce.—E. S. S.

Vocabularul aviatorilor

de DEM. BEN. CĂRĂC versificat
și de GION animat

DĂDACĂ

O dădacă'n aviație, ca să fiu mai explicit,
Nu e ceeace se știe și ce cred c'ați auzit.
Un instructor de exemplu pentru elevii sburători
E-o dădacă aeriană, biberon purtat prin nori,
Pentru cei ce țin în totul lămurirea s'o găsească
Ii invit vocabularul la „instructor" să citească.

DANDANA

Termen militar ce'nseamnă: gălăgie, foc, alarmă,
Sinonim cu: frați de-o lege, puneți toți mâna pe armă
In armata sburătoare, dandana-i încurcătură
Ca să scapi, se recomandă să te'nchini cu limba'n gură.

DECALITRU

O măsură cunoscută de experții băutori
care-ades nu-i neglijată pe-aerodrom de sburători.
Decalitru pe'nțelesul tuturor de vreți să-l spun,
Recomand priviți desenul, care este foarte bun.
E făcut de specialistul ce-l cunoaște-amănunțit,
Fiindcă nu doară odată pentru studiu l-a golit
Pentru lămuriri mai ample, informații pe-acest ton,
Cereți fără'ntârziere la redacție lui Gion.

DECAN

Cine oare nu-l cunoaste, un decan este un om,
Care mai întotdeauna se'ntâlnește pe-aerodrom.
Nu e sburător acela ce cuprins de mult elan,
Intr'un cerc de domnișoare, nu s'arată ca „DECAN"
Un decan cu alte vorbe, este cum ar fi un as,
Și aceștia'n aviație, se'ntâlnesc la orice pas.
Sunt aviatori ce-adesea, recunosc după mulți ani,
Pătrunzând misterul vieții, sunt cu drept poli-decani.
De exemplu'n vorbărie sau la joc sau la femei,
Sau la sbor, la-acrobație, sunt decani, la tot ce vrei.

DECEPȚIA

Isvor de lacrimi, de tristeți, singurătate,
De amar, nopți nedormite, gânduri negre, dor de moarte,
Simțăminte tot de-acestea, care le-am trăit și scris,
Pentru-o iluzie fadă, ce-a murit, plângând un vis.
Spre uitare filosofii, t r e i metode recomandă.
Care dacă-s aplicate, îți iau chinul la comandă.
Una este băutura, îți înneci decepția'n vin
Și cu cât vei bea, cu-atâta totu'n jur va fi senin.
Cea de-a doua e uitarea, care și ea la rândul ei,
O provoci cu băutura, sau prin alte „N" femei.
Cea de-a treia e răbdarea, pentru'n ceas ceva mai bun,
Și de vrei să-l guști, atuncea nu uita să iei tutun.

DECOLAREA

Decolarea-i deslipirea cu-avionul de pământ
Când ții manșa înainte și te-ai pus cu botu'n vânt,
Bineînțeles acestea de ți-ai tras maneta'n plin,
C'altfel fără de viteză, nu te'nalți ca din senin.
Decolarea-i o mișcare nici ușoară, dar nici dură,
Cere însă atenție mare, c'altfel dai în „FURĂTURĂ"
(Vezi cuvântul și sunt sigur că vei înțelege bine),
(Furătura prinde'n mreje, chiar pe as, pe ori și cine)
Pentr'un sburător pe simplă, decolarea-i prima fală.
Mai ales când nu-i făcută în sistem de țopăială.
(Vezi și-aici cuvântul care de-l pătrunzi cu-adevărat,
(Ar'să-ți dea imagini clare, ce înseamnă sbor săltat)
Dacă decolezi și manșa o bruschezi trăgând nițel,
Să nu-ți fie cu mirare de-ar'săți iasă un „CHANDEL"
Un fel de urcat pe scară pe ai cerului pereți,
Pe care cu toată forța, recomand să n'o faceți.

DECORAȚIA

Decorația-i simbolul bărbăției, vitejiei,
E răsplata țării noastre, e răsplata României.
In războiul Intregirii, în războiul nostru sfânt,
Unde au luptat viteji pentru cruce și pământ,
Decorația-i aceea ce aduce o cinstire,
Dăltuind în piatra vremii adevăr de nemurire.

Pentru a'nțelege bine gloria și-a ei răsplată,
Cercetați vocabularul și o veți afla îndată.

(va urma)

LT. AVIATOR ALEX. STÎRCEA

(Urmare din pag. 10)

Felul lui de a se purta dela cel mai mare până la ultimul ucenic, impresionă profund tot aerodromul. Pe buzele tuturor auzeai numai cuvinte de laudă şi simpatie. Manierat, de o atenţie care te copleşeşte, învăluit într'o modestie excesivă şi în acelaşi timp de o distincţie rară, pentru fiecare găsea o vorbă bună, fiecărui om supărat, o încurajare.

Robust, vioi la maximum, extrem de curajos, fără a fi însă imprudent, foarte calm în aer şi foarte calculat, aceste calităţi fiind indispensabile tuturor piloţilor conştienţi de menirea lor.

Ii provocam într'adins situaţii grele, să văd cum reacţionează; rămâneam uimit de calmul şi siguranţa mişcărilor cu care se descurca, fără a da măcar impresia că a fost surprins.

...Războiul îl găseşte în hidro-aviaţie unde se remarcă imediat prin bravura şi spiritul lui de sacrificiu. Destoinicia şi curajul i-au umplut pieptul de decoraţii.

Prin luna August l'am întâlnit pe B-dul Brătianu:

Sunt fericit că plec iarăşi pe front, de rândul acesta la o escadrilă de recunoaştere în Caucaz.

Era pătruns de sentimentul datoriei faţă de ceasurile prin care trecea scumpa noastră patrie.

La puţin timp îl întâlnesc pe un aerodrom din Caucaz unde aterizasem. Veşnic mulţumit şi doritor de fapte mari, mi-a vorbit mult de gloria şi curajul sburătorilor camarazi şi de activitatea lor fără odihnă.

La 4 zile numai o veste uluitoare, care nu putea fi crezută! Al. Stîrcea a căzut „undeva" pe câmpul de onoare, pentru Rege, Conducător şi Naţiune, în credinţa curată a sufletului său nobil, izvor de atâtea fapte alese!

Alături de lacrimile familiei şi durerea tuturor prietenilor şi a celor ce l-au cunoscut, sălăşlueşte amintirea acestui prinţ fermecător al plaiurilor bucovinene, moartea sa însemnând încă o dovadă a spiritului de jertfă al sburătorilor români.

C. DACIAN
Pilot de linie

O ZI DE PE FRONT

(Urmare din pag. 23)

— „Planul stâng găurit", strigă observatorul. Mă uit şi eu şi văd uleiul prelingându-se pe el. Nu spun nimic. Grijă acum de motorul stâng. Totul este normal însă. Nici un aparat nu-mi arată că s'ar fi întâmplat ceva grav. Poate că de acum înainte să survină ceva.

Un ultim atac a fost dat de un singur avion tot pe stânga şi din faţă. Parez după acelaşi procedeu, după care radiotelegrafistul mă anunţă că avioanele inamice se retrag. Observatorul caută să-l prindă la aparatul foto. Seara mi-a arătat o astfel de fotografie. A fost prins în sborul lui paralel cu noi când căuta să ne întreacă pentru a ne ataca şi deaceea a ieşit mic şi neclar. De aproape nu a putut să-l fotografieze din cauza virajelor brusce făcute spre el. In mijlocul acestor avalanşe de situaţii ceream observatorului să se uite pe hartă şi să-mi arate unde este mai apropiată linia frontului de Don. Imi arată undeva un cot al Donului către care m'am şi îndreptat.

După ce am fost părăsiţi de inamic, radiotelegrafistul mă anunţă să mă uit pe fereastră. Văd departe mai sus şi în spatele nostru şi reţin foarte vag avioane de vânătoare în evoluţie de luptă aeriană.

Mă uit acum în linişte pe stânga. Văd găurile căscate pe plan şi capota motorului. Radiotelegrafistul mă anunţă acum că am fost atacaţi şi din spate, avioane cari ne-au şi lovit. Imi raportează că m'a anunţat de aceasta şi în timpul luptei, dar nu-mi aduc aminte.

Altimetrul arată o mie patru sute metri. Nu mă uitasem încă la el neprezentând prea mare importanţă.

— „Trasoare pe lângă noi", strigă cineva din echipaj.

Pericol de jos acum. Trag de manşă şi avionul câştigă greoi două sute de metri. In faţă departe şi mai sus, nori. Jos, sub aceştia, linia frontului inamic pe care o ştiam din misiunile precedente că dispune de a. c. a. automat. Forţez motoarele şi urc în scări. Ajung la înălţimea norilor şi intru în ei. Imi aranjez capul la compas. Suntem salvaţi şi încep felicitările între noi. După vre-o zece minute ies din nori. In dreapta şi mai departe pe sub un nor izolat văd două bimotoare în sbor paralel cu noi. Scot depe pilot automat, pentru a putea manevra uşor avionul şi în sbor picat mă îndrept spre ele. Când ne-am apropiat destul, disting în avionul cap un alt tip decât al nostru. Imi dau seama că e un avion de recunoaştere. Intru şi eu în formaţie pe stânga. O formaţie mixtă se întorcea acum la aerodrom. Avionul 19 nu era şi jos, cei din echipajul lui mi-au spus că intrând într'un nor s'au pierdut de ei revenind singuri.

Pe planul drept al avionului de recunoaştere zăresc o ruptură, iar pe direcţie câteva lovituri de tun de avion.

La sol depun toată atenţia bănuind că se poate să fi fost lovit într'unul din cauciucuri. Avionul ia uşor contact cu pământul, îl simt aplecându-se pe stânga, pun imediat frâna pe dreapta şi mai rulează cinci-zece metri după care se opreşte. Cauciucul fusese împuşcat. Ieşim din avion şi pe jos ne îndreptăm spre postul de comandă al grupului unde dăm raportul.

După o oră primim ştirea despre frumosul nostru rezultat din partea Grupării de Luptă, care primise raportul recunoaşterii ce văzuse, la gara atacată de noi, două mari incendii.

Din partea şefului Serviciului Tehnic, suntem informaţi că în urma cercetărilor, s'a constatat că am fost loviţi de nouă gloanţe în planul şi motorul stâng. Au fost lovite rezervoarele de benzină, de injecţie şi de ulei care se aprinseseră, dar din cauza lipsei de oxigen s'au stins.

Viaţa îşi urmă cursul obişnuit pe aerodrom, iar crepusculul serii se lăsase nesimţit pe întinsul răvăşit al Rusiei. Avioanele veneau din ce în ce mai rar din misiune. Autobuzul aştepta în faţa bordeiului. Personalul cu micile geamandanaşe de campanie dispărea în el şi maşina porni încet pe drumul ce intră în sat. Noaptea începuse să-şi lase aripile ei negre peste încă o zi petrecută pe front.

Cpt. av. PROFIR IOAN

„ARIPI ROMÂNEŞTI" Organ oficial de propagandă al Subsecretariatului de Stat al Aerului. Redacţia şi Administraţia: Str. Sărindar Nr. 9 et. I Telefon: 3.45.28, cont cec: 1334.

Director: Comandor av. rtg. AL. DEMETRESCU. Redactori: LADMISS ANDREESCU şi GION.

Costul abonamentelor: întreprinderi, fabrici, instituţiuni de Stat şi particulare, de sprijin: lei 3000, obişnuite: lei 1000 anual. Pentru particulari: lei 360 anual. Un exemplar lei 15.

Tipografia Soc. Naţională de Editură şi Arte Grafice „DACIA TRAIANĂ", Bucureşti Str. Sărindar, 5-7-9- înmatriculată sub Nr. 156942 la Reg. Of. Com Bucureşti. — Tipărită în ziua de 10-II-943.

CURIOZITĂŢI

■ **Inima** D-voastră cântăreşte aproximativ 280-300 gr.

■ **1 centimetru patrat** din pielea dumneavoastră poate suporta 10 kg.

■ **Femurul** poate suporta 1000 kg. greutate până se frânge.

■ **Singurele** metale care plutesc sunt potasiul şi sodiul.

■ **Origina** cuvântului „nickel" vine dela „Old Nick" nume pe care il dau englezii diavolului. Minierii englezi il numeau astfel pentru că el impiedeca tra'area celorlalte minereuri.

■ **Cobald** vine din cuvântul german Kobold şi care era geniul rău al minelor.

■ **Primul** apeduct a fost construit de Claudius, censor roman 312 inainte de Christos).

■ **Francezul** Dupuy de Lôme in 1859 a construit primul cuirasat numit „La Gloire".

■ **Primul** vas cu aburi care a trecut „Mânecă" a fost vaporul „Elise" in 1816.

■ **Primul** aparat receptor T.F.F. a fost construit de francezul Turfin in 1894.

■ **Ar trebui** 3 miliarde in hârtii de 1.000 de franci suprapuse pentru a atinge inălţimea turnului Eiffel.

■ **Cardinalul** de Richelieu a avut primul ideea de a rotunji vârful cuţitelor pentrucă la unul din banchetele lui un invitat a luat cuţitul drept scobitoare.

■ **In Franţa** au fost 4 femei care au condus armate şi toate patru purtau numele Janne (Ioana), Jeana d'Arc, Jeana de Montfort, Jeana de Maserre şi Jeana Hachette.

■ **Cum se face o paraşută?** Este interesant să urmărim pe scurt cariera paraşutei, această armă atât de interesantă şi eficace a războiului modern, din momentul când ea nu este decât un balot de mătase fină şi până când pluteşte ca o ciupercă uriaşă în văzduh.

Ne găsim intr'o fabrică germană de paraşute. In sălile mari şi luminoase sute de femei harnice taie bucăţi din baloturile uriaşe de mătase extra fină aşezate pe mese lungi. Se decupează cu ajutorul şabloanelor cele 96 de bucăţi necesare construcţiei unei paraşute. Operaţiune care cere multă experienţă şi indemânare. Insoţite de numele lucrătoarei care a tăiat, cele 96 de piese pleacă mai departe la croitorie. Maşini de cusut speciale, cu două ace interne şi două exterioare leagă intre ele piesele cu o precizie absolută, fără cel mai neinsemnat defect. Intre atelierul de tăiat şi cel de cusut a avut loc un control extrem de riguros, findcă orice greşeală cât de mică, de milimetri chiar, poate periclita viaţa paraşutistului. După incheerea paraşutei la maşina de cusut se face un nou control, la fel de riguros: defectul cel mai neinsemnat in aparenţă face ca lucrul să fie imediat restituit atelierului anterior.

In alt atelier se efectuiază impachetarea in saci şi baierele, acestea tăiate deasemenea după şabloane. Aici lucrează bărbaţii, mulţi dintre ei cu părul alb. Mai departe se aplică cârligele, se face impăturirea şi legătura definitivă, apoi se aplică insignele, etc. Insfârşit sub supraveghere a organelor aviaţiei, ultima operaţiune a impachetării pentru ca paraşuta să poată eşi din fabrică, lucru pe care cei vechi şi experimentaţi il fac in numai 20 de minute.

Până a ajunge aici materialul de paraşută a fost supus unor indelungi probe de rezistenţă la apă, la vânt, la tracţiune; s'a incercat elasticitatea, rezistenţa la anumite temperaturi, mătasea a suferit diferite tratamente fizice şi chimice pentru a da maximum de securitate paraşutei. In centrul imensei umbrele se lasă o gaură prin care să poată eşi aerul pentru a micşora unghiul pendulării. O intreagă gamă de examene şi controale minuţioase pentru ca vieţile să nu fie primejduite şi eficacitatea armei să fie asigurată. (E.S. S.).

■ **Paraşuta implineşte 160 de ani.** Una dintre cele mai moderne arme este aceea a trupelor de paraşutişti. Ideia săriturii cu paraşuta dela inălţimi mari este totuşi veche. Primele incercări cu paraşuta le-au făcut Sebastiano Faustis din Veneţia, Iormand din Paris şi mai târziu — in 1783 — un parizian, cunoscutul pioner al raidurilor cu balonul, Blanchard. Faima de a fi sărit primul cu paraşuta revine medicului francez Joachim Garnerin, care s'a urcat la 22 Octombrie 1797 in balon din parcul Monceau din Paris la o inălţime de 3560 m., sărind apoi cu paraşuta. Mai intâiu paraşuta nu s'a deschis, dar după 100 m. de cădere mecanismul funcţionă şi Garnerin a putut ateriza cu bine. Englezul Cocking şi americanul Baluin şi-au jertfit viaţa in experienţele cu paraşuta. Paraşuta lui Garnerin cântărea 45 kg. După experienţe indelungate s'a ajuns la greutatea de 4 jum. kg. A fost o senzaţie a Parisului săritura Elisei Garnerin in imbrăcăminte bărbătească. Dela prima săritură, in 1807, când avea vârsta de 16 ani, până in 1820, ea inregistrase 50 de sărituri. S'au făcut încă incercări de natură pur sportivă până la a doua etapă a istoriei paraşutei, care a fost crearea trupei de paraşutişti in cadrul armatei roşii. Ceea ce s'a realizat in armată au dovedit-o acţiunile germane din cursul campaniei actuale, care marchează a treia etapă şi cea mai glorioasă in istoria paraşutei. Astăzi cele mai multe ţări si-au creiat formaţiuni speciale de paraşutişti. (E. S. S.).

INFORMAŢIUNI ADMINISTRATIVE

— Pentru particulari şi biblioteci şcolare, elevi, studenţi, personalul din aeronautica militară şi civilă; ofiţerii, subofiţerii şi trupa din toate armele, revista noastră a fixat abonamentul anual la . . . **lei 360** începând dela 1 Noembrie 1942.

● Preţul unui exemplar a fost fixat la . . . **lei 15**

● Domnii abonaţi care doresc să-şi achite abonamentul, o pot face, trimiţând suma pe adresa administraţiei revistei, în str. Sărindar Nr. 9 Et. I Bucureşti.

● Domnii abonaţi care nu primesc revista, deşi au plătit abonamentul, sunt rugaţi să anunţe administraţia revistei printr'o c. p., sau telefonic la Nr. 3.45.28.

● Schimbările de adrese ale domnilor abonaţi trebue semnalate administraţiei revistei, pentru ca domnii abonaţi să primească la timp exemplarele apărute.

● Numerile vechi ale revistei vor putea fi trimise, contra ramburs, la cererea celor interesaţi.

● Toţi domnii abonaţi la revista „Magazin Aeronautic" vor primi în continuare revista *„Aripi Româneşti"* până la expirarea termenelor făcute, în preţul acelor abonamente.



LA UN POST DE RADIO TERESTRU
(P. K.)